

GJUROV, ALEXANDIER

## ***Magyar természettudósok, orvosok és műszaki értelmiségiek Bulgáriában (1830–1914)***

Jelen keretekben a téma bemutatása csak vázlatosan, a lényegesebb súlypontok érintésével és a hozzájuk hasonló példák megadásával lehetséges, de talán ennyi is elég lesz, hogy a már régóta feledésbe merülő értékek végre-valahára méltó helyükre kerüljenek. Ugyanakkor a legrövidebb történelmi áttekintés is cáfolhatatlanul bizonyítja majd: az időhatárok megválasztása sem véletlen.

Közismert az Árpád- és Anjou-házi magyar királyok élénk érdeklődése a Balkán-félsziget, s különösen Bulgária iránt, mindenkori törekvésük a tartós magyar befolyásra a régióban. A török veszedelem azonban más mederbe terelte Európa számos népének történelmét. Luxemburgi Zsigmond magyar király (1387–1437) 1396. szeptember 25-i vesztes nikápolyi csatája, a Vidini cárság eleste után Bulgária teljesen a török kezére került. Geopolitikai okok miatt ez a hódoltság majdnem 500 évig tartott, Európa pedig lassan elfeledkezett a Balkán-félsziget egykori legerősebb államáról. Az „újrafelfedezőkre” vagy két évszázadot kellett várni. Az elsők között is már sok magyar volt, többségük az erdélyi fejedelmek követei a Magas Portánál, akik – más út nem lévén – kénytelenek voltak Bulgárián keresztül utazni. Legelsőnek Rimay János költő (1570 körül–1631), Balassi Bálint (1551–1594) egyik közeli barátja, tette meg ezt az utazást 1608-ban. E magyar utazók többsége helyet kapott a fiatalon és tragikus hirtelenséggel elhunyt fiatal történész, Szamota István (1867–1895), majd Halász Gyula (1881–1947), Hopp Lajos, Balázs Dénes munkáiban.

Rimay János küldetése után Európában kezdetét vette a tőkés fejlődés, amely a XIX. század fordulóján erőteljesen kibontakozott. Magyarországon akkor sokat ígért a reformkor. Az Oszmán Birodalom viszont reménytelenül és egyre mélyebbre süppedt a késői feudalizmus kilátástalanságába, már az öreg kontinens „beteg embereként” emlegették. Éppen ez növeli azon magyar természettudósok, orvosok és műszaki értelmiségiek kutatásainak és munkásságának jelentőségét és értékét, akik a XIX. század első évtizedeitől Bolgárországban tevékenykedtek. Az említett magyarok vitathatatlanul hozzájárultak Bulgária felszabadulás utáni fejlődéséhez, s természetesen a függetlenségi harcokhoz, hiszen mindkettő elé szinte áthidalhatatlan gátat emelt az oszmán hódoltság, a birodalom társadalmi és gazdasági berendezkedése, ennek fejlettségi foka. Emellett éppen ezek a magyar tudósok és műszaki értelmiségiek rakták le a mai bolgár–magyar kapcsolatok első alapköveit, ami akkor szerencsésen egybeesett a Habsburg Birodalom, később pedig az Osztrák-Magyar Monarchia balkáni érdekeivel, amelyek elsősorban gazdasági jellegűek voltak.

Nyitánynak számítható gróf Széchenyi István (1791–1860) és gróf Waldstein-Wartenberg János (1809–1876) jogtudós al-dunai hajóútja. Ennek célja és feladata e szakasz hajózhatóságának felmérése volt. A két jó barát a Desdemona hajón 1830. június 24-én indult Pestről, velük tartott



egy földmérő, egy szakács, három inas és négy hajóslegény. Ez az utazás csak látszólag tűnik jelentéktelennek, mert előzményei, s különösképpen következményei teljesen más megvilágításba helyezik. Alig egy évvel az út előtt megalakult az Első Osztrák Duna-Gőzhajózási Társulat (DGT). Gróf Széchenyi István és gróf Waldstein-Wartenberg János Pestre érkezése előtt három héttel a társulat már egyedüli jogot nyert a gőzhajózásra az egész osztrák Dunán, s ezt a privilégiumot a következő évben kiterjesztette Magyarországra is. Az ilyen terjeszkedés – bármennyire is hirtelennek látszik – természetesnek minősíthető, hiszen aligha lehetett felvenni a versenyt a DGT 120 gőzhajójával és 460 uszályával. Ugyanakkor gróf Széchenyi István most is előrelátó volt, mert 1834 nyarán az első DGT hajó különösebb nehézségek nélkül eljutott Galácig.

Gróf Széchenyi István és gróf Waldstein-Wartenberg János a visszaút egy részét Bulgáriában és Szerbiában lóháton tették meg, Zimonytól Pestig pedig postakocsival. Küldetésüket sikerrel teljesítették, sőt mondhatni behozhatatlan előnyt is szereztek a DGT-nek, különösen, ha nem feledkezünk el az 1856. március 30-án aláírt – és többek között a Duna-kérdés nemzetközi-jogi szabályozásával is foglalkozó – párizsi békeszerződésről, valamint az ezt követő diplomáciai bonyodalmakról.

Végül az 1878. évi berlini szerződéssel a Monarchiára bízott al-dunai szabályozást Magyarország magára vállalta, így a Vaskapunál 1899-ben 45 millió aranykorona költséggel teljesen el is készítette, miután a munkások mintegy 700 000 m<sup>3</sup> sziklát távolítottak el. A munkák és a hajók üzemeltetésének egy része Bulgáriához kötődik, különösen az 1878-ban bekövetkezett felszabadulás után, így a szabályozás és a kikötők építése során számos magyar mérnök és technikus dolgozott az országban. Szakemberek dolgoztak a DGT Vidin, Lom, Orjahovo és Rusze városokban létesített kirendeltségein, ezek közül nem egy műszaki értelmiségi vagy más foglalkozású tartósan letelepedett Bulgáriában. Soraikból kerültek ki azok, akik 1898-ban megalapították az első magyar egyletet Bulgáriában, Rusze városában. Ennek alapszabályzatát az akkori közös külügyminiszter, a lengyel származású *Goluchowsky Agenor* (1848–1921) csak egy évvel később, 2276/3–1899. számú rendeletével hagyta jóvá.

A DGT-vel kapcsolatban ide kívánczik egy akkoriban példátlanul is minősített eset, hiszen ez lehetett az első olyan hajóeltérítés a világon, amelyet nem kalózkodás követett el. Az előzményeket viszont – ha nagyon röviden is – ismertetni kell. A legnagyobb török ellenes felkelés Bulgáriában 1876. április 20-án robbant ki, a tervezett időpont előtt, mivel árulástól tartottak. A megmozdulás segítségére 200 fős csapatával a Magyarországon is ismert bolgár költő és forradalmár, *Hriszto Botev* (1849–1876) sietett: emberei különböző kikötőkből felszálltak a DGT Radetzky nevű gőzhajójára. A további eseményekről Botev *Engländer* kapitányhoz intézett levele, illetve az utóbbinak adott igazolás tanúskodik, miszerint „Mi, alulírottak, ezennel igazoljuk, hogy mi, Bulgária felkelői, erőszakkal kényszerítettük a Radetzky hajó kapitányát, hogy a török parton megálljon akkor is, ha ott a hajónak nincs állomása”. Ahogyan viszont kiderült Engländer kapitány jelentéséből és más hivatalos iratokból, melyeknek nagyobbik része eljutott *Tisza Kálmán* (1830–1902) akkori miniszterelnökhöz is, semmilyen erőszakos cselekményre nem került sor, legfeljebb a DGT vezetőinek el kellett ismerniük, hogy hasonló esetekben a biztonságot nem szavatolhatják.

Bulgáriában még ma is sokan vannak, akik a Szófia–Plovdiv–Szvilengrad vasútvonalat, amely nem más, mint az egykori Orient-expressz szakasza, Hirsch-vasútnak nevezik. Így van ez a magyar szakemberek tudatában is. Ez a megközelítés azonban nem fedi a valóságot, hiszen a bajor származású bankár csupán finanszírozta az építést. Elöljáróban azonban érdemes az utóbbinak életútját – ha röviden is – végig követni. Az 1831-ben született bankár – üzleti és egyéb kapcsolatai révén – hamar ismertté vált Európában, sőt minden valószínűség szerint Rudolf trónörökös mindkét lapját is pénzelte. Részt vennie a magyar vasutak építésében így sem sikerült, ezért *Hirsch Mórítz* báró a török kormány vasútépítési és pénzügyi tanácsadója lett. Ebben a minőségben megszervezte az ún. török sorsjátékot, melynek célja a pénzszerzés volt, de a török állami bank bukását eredményezte. A báró felváltva Párizsban, Londonban, Brüsszelben és Magyarországon lakott, jóval a millennium évében bekövetkezett halála előtt visszavonult az üzleti tevékenységtől és szegény zsidókat támogatott Kelet-Európában. Valójában ő finanszírozta a sorrendben második bolgár vasútvonal



építését, hiszen – a többi mellett – fakitermeléssel is foglalkozott a Rodope-hegységben, tehát az országot többé-kevésbé ismerhette.

A kérdésre, kik is építették a szóban forgó vasútvonalat, a választ *Erdődi (Harrach) Béla* (1846–1936), az ismert nyelvész és földrajzi író adja meg, mégpedig elég részletesen. Ő már fiatalon 15 nyelvet tudott, ezek között a bolgárt is. A török nyelv tökéletesítése céljából 1869 júniusában Konstantinápolyban tartózkodott, ahol megkapta *Vámbéry Ármin* (1832–1913) levelét. A világhírű orientalista közölte: a ruméliai vasút előmunkálatait néhány hét múlva megkezdik, s e célból a magyar mérnökök és helyszínrajzolókat már napokon belül Konstantinápolyba érkeznek. Egyben kérte, hogy Erdődi tolmácsként kísérje el az egyik helyszínrajzolót, *Maádi Kovács György* vezérkari századost.

Erdődi Béla feljegyzései és egyes munkái teljes bepillantást engednek az említett vasútvonal építésének szervezésébe és folyamatába. A geológiai vizsgálatokat, azaz a vasúthálózat talajának meghatározását *dr. Hochstetter Nándor* végezte, az építészeti igazgató pedig *Pressel Vilmos* lett. A magyar mérnököket és helyszínrajzolókat hét csoportba osztották, ezeket már akkor brigádoknak nevezték. Mindegyikben egy fő- és egy almérnök, egy helyszínrajzoló, egy vagy több tolmács, egy műszaki altiszt volt, s természetesen kiszolgáló személyzet is tartozott a csoporthoz. A brigádok munkáját Erdődi Béla így írja le: „Az első brigád Adrinápoly<sup>1</sup> felé hatolt előre, a hatodik és hetedik tengeren utazott Szalonikibe, s onnan ment rendeltetési helyére. A munkaterület következőleg osztott fel: Az első brigád dolgozott Stambultól<sup>2</sup> a Jedikule (Héttorony) aljából Adrinápolyig; itt folytatta a második, és dolgozott a Tundzsa mentén és Adrinápoly vidékén; a harmadik Adrinápolytól le Enoszig, az Égei tenger partjáig és Hermanlúig<sup>3</sup>; itt kezdődött a negyedik brigád munkája, mely az országút mentén vonult Filibe<sup>4</sup> (Philippopolon) és Tatar-Bazardzsikon<sup>5</sup> át Banjáig; ez volt a mi brigádunk. Szamokovtól Dubnicán<sup>6</sup> át Kjusztendilig dolgozott az ötödik. A másik két brigád itt vette fel a munkát és az eredeti terv szerint dolgoznia kellett volna Janibazarig (Boszniában) és a Drin mentén, a Rigómezőn; de e tervezet újabb combinatiók folytán lényegesen megváltozott. Később a mi brigádunk a Tatar-Bazardzsik–Ichtiman–Jenichan<sup>7</sup>–szófiai országúton dolgozott, mely területnek egyik ágát a Szulu derbend<sup>8</sup> képezte; Szófiától Sarköjön<sup>9</sup> és Ak-Palankán<sup>10</sup> át Nisig egy új brigád folytatta a munkát. A Topolnica völgyön Tatar-Bazardzsiktól felfelé északra Cserovo<sup>11</sup> és Petricsevoig<sup>12</sup>, innen Ormanluig<sup>13</sup>, a szófiai medencében dolgozott a harmadik brigád. Az ötödik brigád Szófiától Perniken át Radomirig, innen Kjusztendilen keresztül Egri Palankáig<sup>14</sup> dolgozott; a Morava völgyében Vranjtól<sup>15</sup> Leszkovac és Nisig dolgozott a hatodik brigád.” Az idézet ugyan hosszú, de valóban teljes képet nyújt a munkákról. Ehhez csak annyit: a felépített vasútvonalat teljes hosszában 1888. augusztus 12-én nyitották meg, mert ezen a napon egy évvel azelőtt először lépett bolgár földre az új bolgár fejedelem, *Szász-Coburg-Gotha-Koháry Ferdinand* (1861–1948), aki addig Jászberényben szolgált mint huszár főhadnagy.

Az éves késés pedig számos politikai eseménnyel magyarázható, illetve ezeknek tulajdonítható, ami viszont – terjedelme és a problémák sokasága miatt – külön téma lenne.

A magyar természettudósok közül – Kanitz Fülöp Félix (1829–1904) mellett – *Frivaldszky Imre* kiemelendő. Frivaldszky Imre 1799. február 6-án született a Zemplén vármegyei Bacskó község-

<sup>1</sup> mai nevén Edrine

<sup>2</sup> mai nevén Isztambul

<sup>3</sup> mai nevén Harmanli

<sup>4</sup> mai nevén Plovdiv

<sup>5</sup> mai nevén Pazardzsik

<sup>6</sup> mai nevén Dupnica

<sup>7</sup> mai nevén Jenica

<sup>8</sup> mai nevén Momina banja

<sup>9</sup> mai nevén Caribrod

<sup>10</sup> mai nevén Piro

<sup>11</sup> mai nevén Cerovo

<sup>12</sup> mai nevén Petrics (Szófia mellett)

<sup>13</sup> mai nevén Ormanli

<sup>14</sup> mai nevén Kriva Palanka

<sup>15</sup> mai nevén Vranja



ben, tanulmányait Sátoraljaújhelyen kezdte, majd Egerben folytatta, s habár orvos lett a pesti egyetemen, már egyetemi hallgató korában inkább a természettudományokkal, a növénytannal és állattannal foglalkozott, ami abban az időben nem volt sem ritka, sem szokatlan. Ily módon először 1833-ban került a Balkán félszigetre és Bulgáriába. Ezeket az utazásokat nem egy ízben megismételte. Visszatérve az utolsóról, 1870. április 3-án Jobbágyiban, szeretett családja körében hunyt el.

Az első utazását Frivaldszky Imre Belgrádból indulva 1833. február 20-án kezdte el, az úti cél Plovdiv, a Rodope hegység, majd a mai Szliven és a Balkán volt. Már egy év múlva, a Magyar Tudós Társaság Évkönyveiben a tudós részletesen beszámolt mindenről. Leírásai nemcsak természettudományiak, ezekben megtalálhatók benyomásai a bolgár népről, annak életéről, munkájáról, szokásairól. A legnagyobb részletességgel természetesen összeírta a növényeket és rovarokat, sőt külön táblázatokban feltüntette azokat, amelyek több európai országban is előfordulnak. Ezekről rajzokat készített. Már első utazása alkalmával igen jelentős felfedezést tett. Ahogyan ő maga írta, megtalált egy „új növény-nemet”. Ez a Rodope hegységben igen ritkán található virág, amely emiatt ma is védett, Frivaldszky Imre pedig *Haberlea Rhodopensis*-nek nevezte el, *Haberle Károly* (1764–1832) botanikus professzor, pesti tanára tiszteletére, aki egyébként az előző évben hunyt el. A virág latin elnevezése megmaradt, habár magyarul Rodopei *Haberlea*, bolgárul „rodopszki szilivriak”-ként ismerik. A magyar tudós további két új növényre is bukkant, ez a Kacsatlan Bükköny *Rhodopensis* és a Répás csükküllő. A virágokról a tudós saját kezével rajzokat is készített, amelyek fennmaradtak.

Megjegyzendő, hogy ezzel – mondhatni – hagyomány is alakult. Ennek századunkban is voltak folytatói, mint például Szilády Zoltán (1878–1947) zoológus és természettudományi író, aki 1931-ben kiadta Bulgáriáról szóló könyvét. Ez igen sok és hasznos információt tartalmaz, nemcsak a természettudományok köréből.

Befejezésül meg kell említeni egy példát századunkból is. Az I. Balkáni-háború 1912. október 5-én robbant ki, ennek eredményeként az Oszmán Birodalom kiszorult Európából. Október 22-én, tehát csupán három héttel később Szófiába érkezett a Magyar Vöröskereszt különítménye, hogy gondját viselje a sebesült bolgár tiszteknek és katonáknak. A csapat négy katonai ezredorvosból állt, ezek: *dr. Klein-Eberhard Sándor* és *dr. Lurtz Hermann*, a cs. és kir. hadseregből, *dr. Pfann József* és *dr. báthi Berkó Antal* ezredorvosok a magyar királyi honvédségből; továbbá állt nyolc műtős ápolónőből, huszonhárom egészségügyi szolgálatot teljesítő katonából. Velük tartott – titkári minőségben – a negyvenes években ismert újságíró, *Fényes László* (1871–1944), aki ugyan először patikusnak, majd mérnöknek készült, de végül is a hírlapírásnál kötött ki. Küldetésük fontossága két irányú: Szófiába hasonló különítmények más országból is érkeztek, de a legmodernebb felszerelés a magyaroké volt: *dr. báthi Berkó Antal* naplójában pedig igen behatóan foglalkozik az egészségügy – mind katonai, mind civil vonatkozású – fejlődésével Bulgáriában.

Ebben az időben, harminc évvel Bulgáriának az oszmán hódoltság alóli felszabadítása után, már saját nagyszámú értelmiséggel rendelkezett az ország. Ennek egy része – a már kialakult hagyományoknak megfelelően – szívesen végezte egyetemi tanulmányait Magyarországon, s ez fokozottabban érvényes a mérnökökre és orvosokra. Ez egyúttal tanulsággal is szolgál: ma sem szabad elhanyagolni, elhervasztani a kis népek közötti kapcsolatokat és együttműködést, hiszen sokszor a problémák is azonosak.